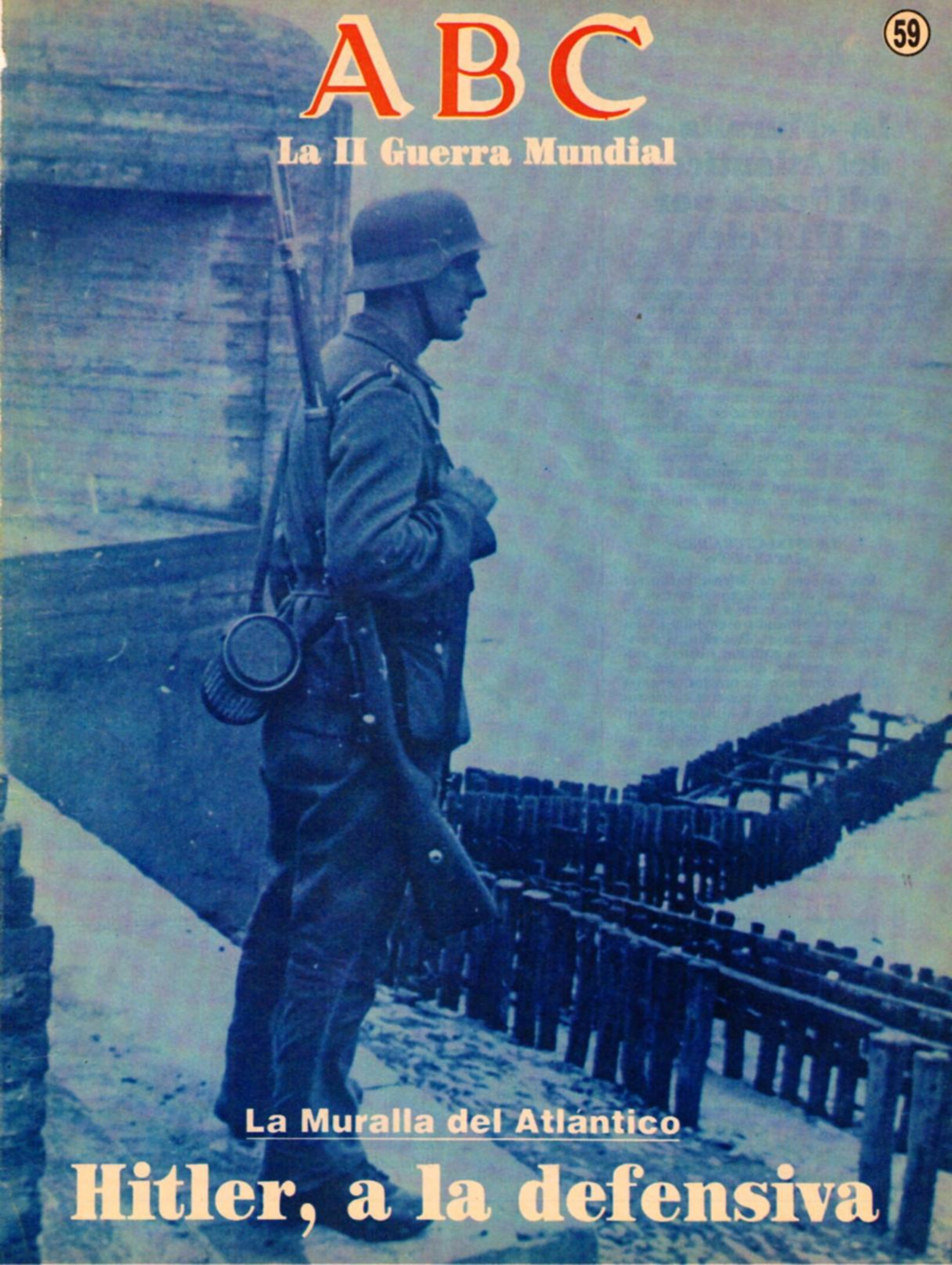
ABC

La II Guerra Mundial

59



La Muralla del Atlántico

Hitler, a la defensiva

La «Muralla del Atlántico» edificada por el III Reich

Para analizar el impresionante dispositivo de defensa que los alemanes instalaron en la costa atlántica para hacer frente a una hipotética invasión aliada, conviene volver la vista al frustrado intento de desembarco llevado a cabo por tropas anglocanadienses el 19 de agosto de 1942 en Dieppe. La reacción de Hitler fue ordenar la construcción de un muro defensivo de tales características que convirtiera en una fortaleza la costa europea desde los Pirineos al Cabo Norte.

Según este proyecto, estructuras de cemento, inmunes al bombardeo naval y aéreo, protegerían un cinturón de armamento montado sobre los principales puertos y playas.

LA ESTRUCTURA DEL «CAPARAZÓN»

Este esquema de defensa puramente continental comenzaba en los campos de minas fondeados frente a las costas. Seguían los obstáculos asentados en las arenas de las playas. Tras ellos, la muralla de casamatas artilladas y baterías móviles. Finalmente, divisiones de infantería motorizadas o acorazadas, situadas en un perímetro de unos diez kilómetros y que se prolongaba a lo largo de la línea del litoral atlántico. Se contaba también en primera línea con divisiones de infantería.

Una notable polémica, surgida entre el mariscal Rommel, comandante del Grupo de Ejército responsable de la defensa de las costas de Holanda, Flandes, Normandía y Bretaña, y su inmediato superior, el mariscal Von Rundstedt, co-

1944

LA GUERRA DIA TRAS DIA

24 de mayo

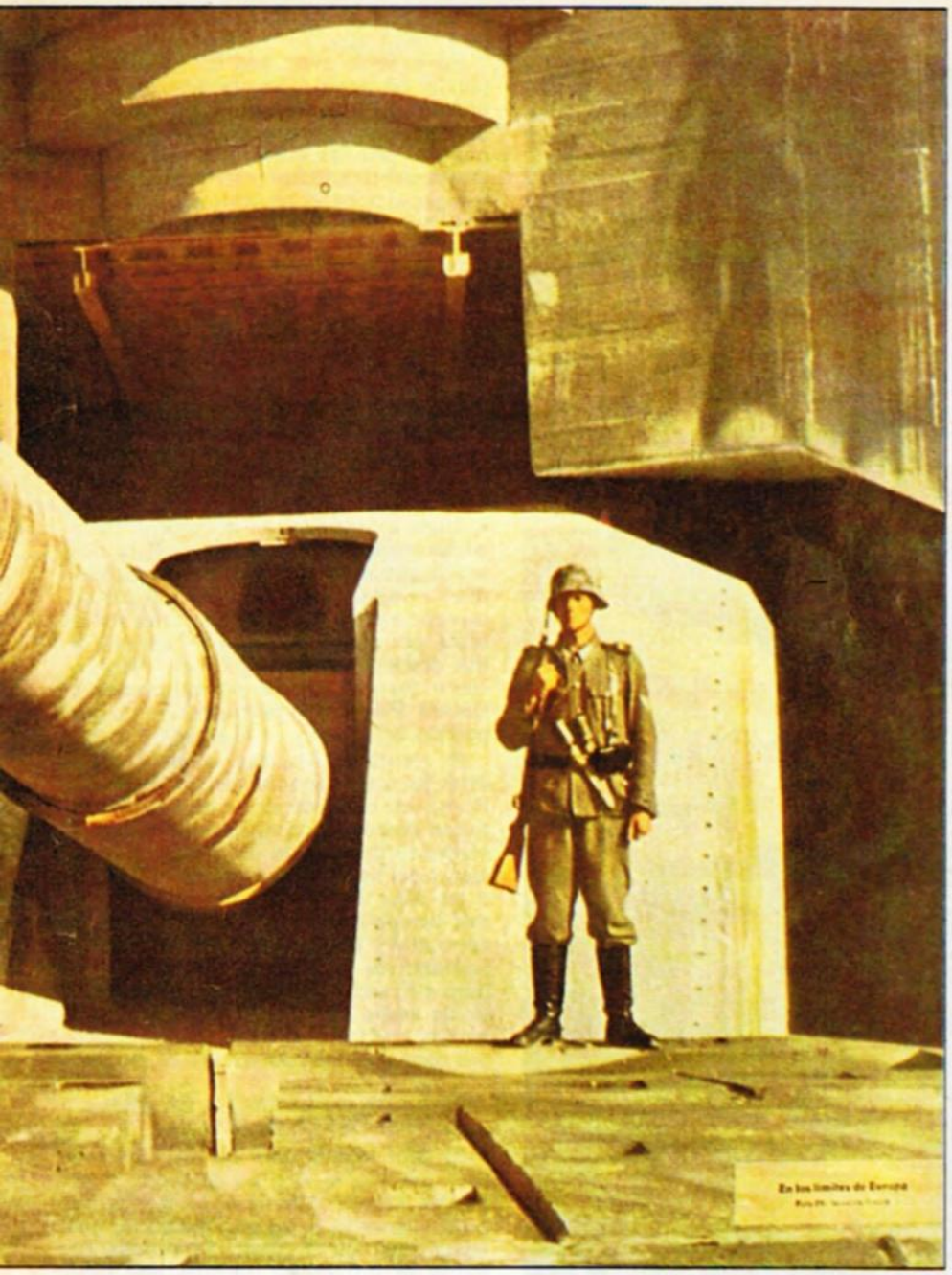
■ **Frente italiano:** Continúan los fuertes combates en el sector de Anzio. Hitler autoriza al mariscal Kesselring a retirar el Grupo de Ejército «C» hacia la «Línea César». La división blindada «Hermann Goering» cubre la retirada.

■ **Pacífico:** Bombardeo de las instalaciones niponas en la isla de Wake.

27 de mayo

■ **Nueva Guinea:** Una fuerza de invasión norteameri-

Defensores de la batería «Todt» hechos prisioneros



La imagen más conocida de la «Muralla del Atlántico», publicada en la revista alemana de propaganda «Signal», ilustra a la perfección el tremendo poderío de sus baterías

mandante de las fuerzas de la Werhmacht en Francia, se saldó con la ubicación de estas reservas, que constituían el último escalón de la defensa, en una posición mucho más retrasada, para protegerlas del efecto devastador del fuego naval de apoyo al desembarco.

Rundstedt estimaba que la base de la reacción habría de consistir en una amplia contraofensiva protagonizada por la masa de las divisiones acorazadas y que sería secundario el hecho de que los aliados lograran poner pie en tierra.

Rommel, por el contrario, consideraba fundamental iniciar el combate en la playa y aniquilar a las tropas desembarcadas como se había hecho en Dieppe.

DUDAS SOBRE ESCENARIOS PARA UN DESEMBARCO

Tampoco se ponían de acuerdo los Estados Mayores germanos sobre el punto más probable de desembarco. La Kriegsmarine lo intuyó estudiando el esfuerzo de minado de los británicos: la Royal Navy había respetado la bahía del Sena. Sin embargo, el punto de vista naval no se tuvo en cuenta en el Alto Mando alemán, donde predominaba un concepto terrestre de la defensa.

Son claves en toda operación anfibia la sorpresa y la rapidez con que puedan llevarse a tierra hombres y aprovisionamiento. Para ello resulta imprescindible disponer cuanto antes de puertos con buena protección para los buques y medios para transportar hasta la playa al máximo equipo en el mínimo tiempo.

En marzo de 1944, Hitler señaló como posibles puntos para el asalto las penínsulas de Contentín y Bretaña, y manifestó que los aliados tratarían de apoderarse cuanto antes de un gran puerto. De ahí que ordenara convertir en «festung» –fortalezas– los puertos del Atlántico e, incluso, el 23 de marzo dispusiera que todo puerto que no pudiera ser defendi-

cana integrada por 12.000 hombres, al mando del general Fuller, ocupa la isla Biak. La guarnición japonesa intenta, sin éxito, rechazarlos, lanzando sucesivos asaltos contra la cabeza de playa.

29 de mayo

■ **Atlántico:** El submarino alemán U-549 hunde el buque «Block Island» y un destructor de escolta.

30 de mayo

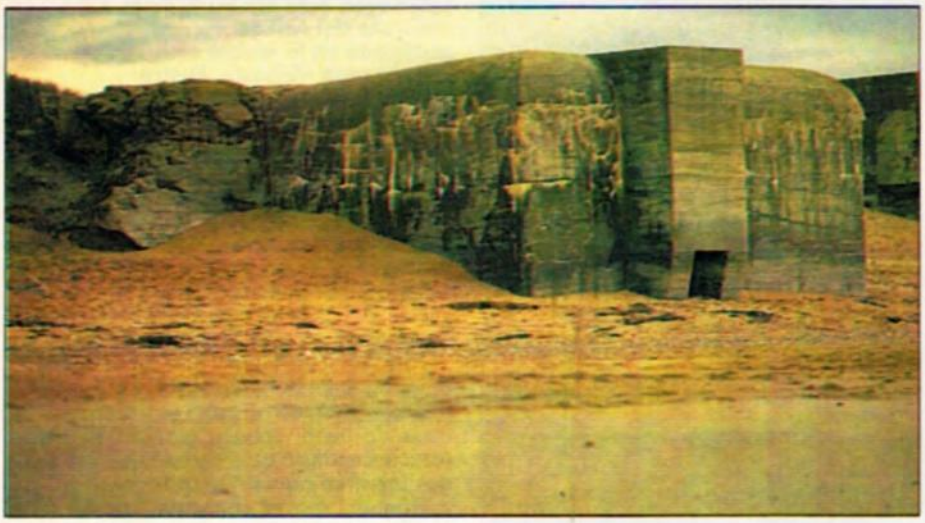
■ **Frente Oriental:** Los alemanes efectúan un poderoso ataque contra el frente de Koniev en territorio rumano.

La aviación estadounidense sobrevuela las islas Wake

31 de mayo

■ **Nueva Guinea:** En el área de Wadke-Sarmi, las tropas estadounidenses reducen su perímetro defensivo para lograr una mayor concentración de fuego. En la zona de Hollandia, se incrementa la actividad de las patrullas japonesas.

■ **Birmania:** Comienza el aprovisionamiento aéreo de las fuerzas chinas en el río Salween.



La «Fortaleza europea» de Hitler, siguiendo el modelo tradicional de defensa costera desde posiciones fijas, pretendía aislar el continente ante cualquier tipo de agresión exterior. Sin embargo, como lo demostrarían los hechos al producirse el desembarco de Normandía, esta descomunal obra de ingeniería militar, pese a su gran capacidad de fuego, de nada servía sin contar con los medios navales y las reservas móviles tierra adentro que completaran un sistema defensivo suficientemente efectivo

do adecuadamente debía ser desmantelado y bloqueado.

En junio de 1944, una gran fuerza esperaba en tierra a los aliados. Bajo las órdenes de Von Rundstedt operaban 58 divisiones, de las que 25 estaban compuestas por las mejores tropas de la Wehrmacht, adecuadamente entrenadas y fogueadas en el frente ruso. Los aliados, por tanto, tendrían que superar a los defensores en el punto de desembarco y continuar situando efectivos desde la mar a un ritmo superior al de la llegada de los refuerzos por tierra.

INEFICACES DEFENSAS NAVALES GERMANAS

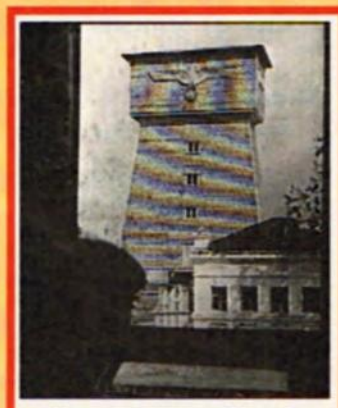
Pero al enfrentarse a un asalto marítimo, el término «defensa en profundidad» significa algo más que la movilidad de las reservas. Implica detectar y combatir a la fuerza anfibia enemiga cuando la tropa a desembarcar se encuentra aún en los vulnerables transportes. Para ello la Kriegsmarine contaba con escasos medios. El total de las unidades navales de superficie alemanas que operaban en la costa occidental francesa se reducía a tres destructores en el golfo de Vizcaya, cinco torpederos de mil toneladas y treinta E-Boote –patrulleras– en los puertos del Canal y en el Brest.

El almirante Krancke, que mandaba estas fuerzas, disponía además de 36 U-Boote en el Atlántico. Las patrulleras tenían como misión el reconocimiento y vigilancia de la costa del sudoeste británico y del litoral francés desde el Somme a las islas del Canal. Sin embargo, el mal tiempo que reinaría en dichas aguas entre el 4 y el 6 de junio –fechas de los preparativos del desembarco aliado– indujo a Krancke a descartar la posibilidad de un asalto en estos días. Por ello, las noches cruciales, las patrulleras alemanas permanecieron amarradas en puerto.

MINAS DE INFLUENCIA, EL ARMA SECRETA ALEMANA

El Alto Mando germano contaba con un arma que, si bien no detendría a las fuerzas navales enemigas, al menos les produciría tales bajas que diezmaría notablemente sus efectivos. Se trataba de minas de influencia, ingenios que des-

1944: LA GUERRA DÍA TRAS DÍA



Silo alemán en Ucrania

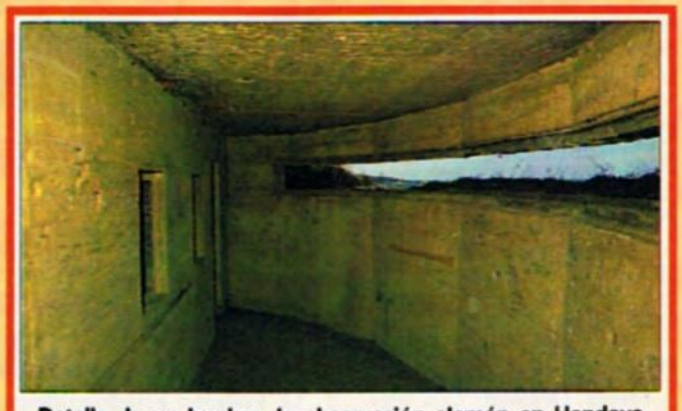
1 de junio

■ **Frente italiano:** Tras la ruptura de la «Línea Gustavo» por las tropas aliadas, el mariscal Kesselring ordena a los X y XIV Ejércitos, la retirada hacia la «Línea Gótica».

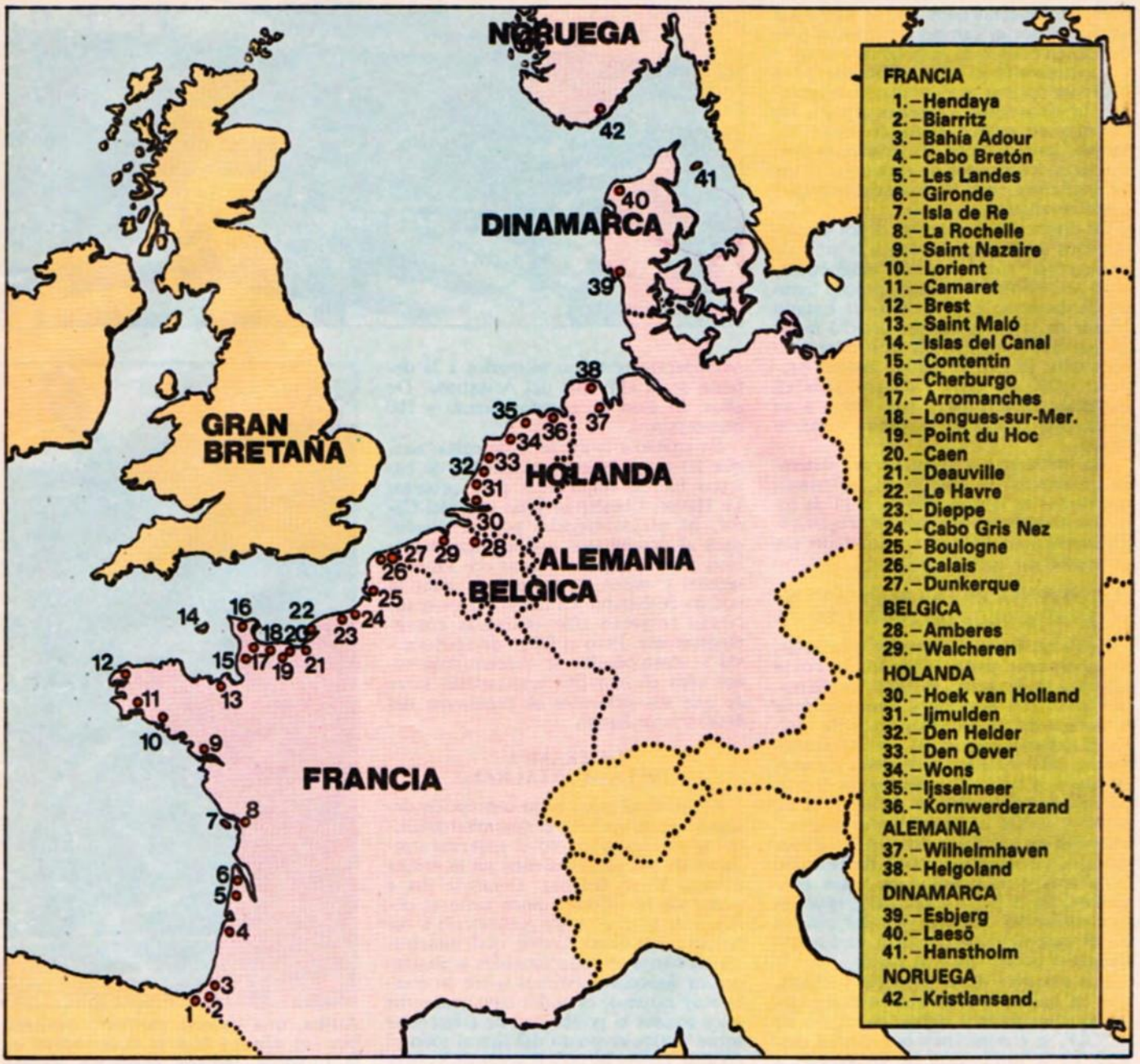
■ **Frente Oriental:** La presión germana en la zona de Iasi se mantiene, pese a los vigorosos contraataques de las fuerzas soviéticas.

2 de junio

■ **Francia:** El Comité de Liberación Nacional se declara



Detalle de un bunker de observación alemán en Hendaya



El mapa muestra el impresionante despliegue de las principales baterías que componían la «Muralla del Atlántico» del III Reich

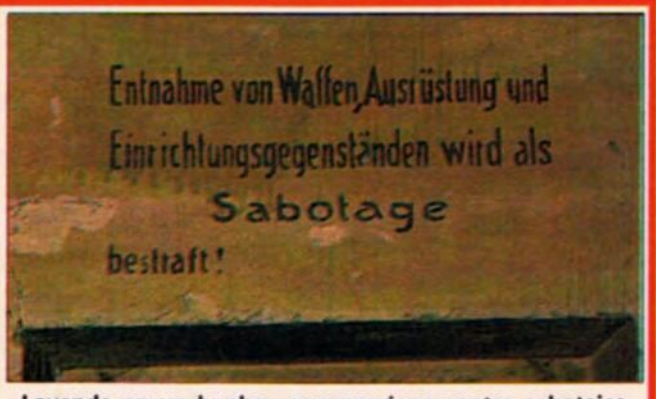
Un obrero de la «Todt»

a sí mismo Gobierno Provisional de la República francesa.

■ **Frente italiano:** La retirada gradual de las fuerzas alemanas permite a los aliados avanzar a lo largo de toda la línea del frente.

3 de junio

■ **Frente italiano:** El führer autoriza la evacuación de Roma. El plan de Kesselring permite que el XIV Ejército se retire detrás del río Tíber, reorganizándose de esta forma las líneas defensivas germanas.



Leyenda en un bunker, que previene contra sabotajes

pués de ser fondeados hacían explosión activados por el cambio de presión producido en el agua al paso de un buque.

La Lufwaffe estaba preparada para hacer un óptimo uso de ellas. Un centenar de estas minas, inmunes a todos los sistemas de rastreo conocido hasta entonces, lanzadas por las aeronaves alemanas en los puertos de embarque al sur de Inglaterra, habría producido el caos entre los aliados.

Su invención se remonta a los primeros años de la guerra, pero a la vista de lo sucedido con las minas magnéticas, cuyo secreto fue desvelado al poco tiempo de ponerse en servicio, el Estado Mayor de la Kriegsmarine decidió retrasar su uso a la espera del momento oportuno. El propio Hitler ordenó preparar 4.000 unidades y almacenarlas en hangares subterráneos con vistas a su utilización contra la esperada invasión aliada.

Sin embargo, la sorpresa del desembarco impidió el fondeo de las minas, que no serían lanzadas hasta el 11 de junio, cuando prácticamente las tropas angloamericanas habían consolidado sus posiciones en tierra.

LA DEFENSA EN LAS PLAYAS CON OBSTÁCULOS DE TODO TIPO

Entre las líneas de pleamar y bajamar, ampliamente espaciadas en la costa atlántica de Francia y Bélgica, los alemanes instalaron obstáculos para interferir la varada de las embarcaciones de asalto. Estaban compuestos, fundamentalmente, por estacas, caballetes y minas de diversos tipos. El más común consistía en tres tramos de viga de acero de un metro y veinte centímetros de longitud, soldados en ángulos rectos. A mediados del mes de mayo de 1944, habían sido instalados medio millón de estos obstáculos. En la playa «Omaha» –según la denominación utilizada por los aliados en el desembarco– finalizó su asentamiento el propio día 6 de junio.

Los efectivos de la aviación germana, que en mayo de 1940 habían castigado, en aquellos mismos cielos, el orgullo de la RAF, se encontraban cuatro años después en la proporción de 20 aviones a uno a favor de los aliados. Un total de 481 aparatos estaban asignados a la defensa de la «Muralla del Atlántico». De ellos, 64 eran de reconocimiento y 100 interceptores.

En cuanto a la artillería de costa, aunque las mayores concentraciones de baterías fueron emplazadas para proteger Le Havre, Cherburgo y las islas del Canal, las playas elegidas por los aliados para el desembarco estaban igualmente bien cubiertas. Coordinadas con los obstáculos y minas de las playas, habrían podido desbaratar los desembarcos si sus piezas hubieran sido utilizadas convenientemente. Pero el fuego de apoyo naval y aéreo aliados se concentraron sobre ellas el «día D»; anulándolas antes de que sus sirvientes se repusieran del desconcierto inicial.

LA TRAMPA DE LA «FORTALEZA»

El principal error en la concepción defensiva germana ante el desembarco aliado no estribó, pues, en el esquema operativo de sus efectivos, sino en la propia esencia de su defensa. Como se iba a poner de manifiesto, quien tiene el dominio de la mar puede proyectarlo a voluntad sobre el continente. Así, mientras los alemanes se veían forzados a establecer un dispositivo estático sobre un frente muy extenso, el poder naval concedía a los aliados la posibilidad de concentrar sobre cualquier punto del litoral todo el enorme potencial bélico acumulado para esta operación.

Arriba, una batería germana ocupada por los aliados tras el desembarco en Normandía. Debajo, centinela alemán en una batería pesada en Francia

1944: LA GUERRA DÍA TRAS DÍA

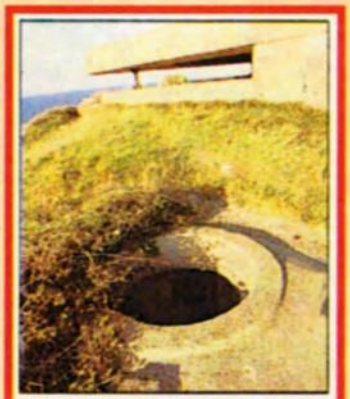
Soldados alemanes camuflados en la frontera rumana

4 de junio

■ **Frente italiano:** A las siete y cuatro de la tarde la vanguardia de la 88 División norteamericana llega a la Piazza Venezia romana.

5 de junio

■ **Frente italiano:** Entrada triunfal de las tropas aliadas en la Ciudad Eterna. Se produce un monumental atasco de vehículos militares en las vías de acceso al centro urbano. El rey Víctor Manuel III cede el tro-



Pozo de pieza antiaérea

Organización «Todt», la empresa constructora utilizada por el führer

Para la realización del gigantesco programa de fortificaciones emprendidas por el Reich, Hitler decide crear en 1938 una organizacion adaptada a este tipo de trabajos. Bautizada con el nombre de su máximo jefe, el ingeniero de puentes y caminos Fritz Todt, la «O. T.» se encargó en aquellos días de preguerra de la realización del trazado de las famosas «autobahn» –autopistas– germanas, así como el «Westwall» –la Línea Sigfrido–, que a lo largo de las fronteras occidentales alemanas cubría más de 600 kilómetros con catorce mil puntos fortificados.

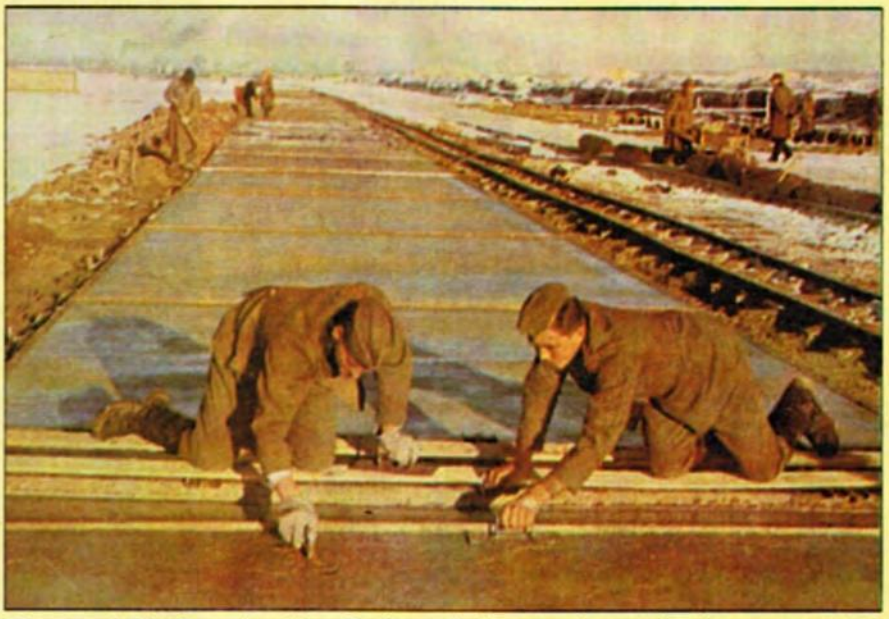
El 8 de febrero de 1942, Todt muere en accidente de aviación, sucediéndole en el cargo el ministro de Armamento y arquitecto personal de Hitler, Albert Speer, quien impulsa notablemente las nuevas construcciones.

Concebida como organización paramilitar, al servicio de la Wehrmacht, sus miembros, pese a ser civiles, vestían uniforme caqui y tenían su propio sistema de graduaciones. La «O. T.» estaba dividida en varias Direcciones Superiores, y éstas, a su vez, en «Talleres» de trabajo. Sólo en la Francia ocupada existían más de quince Direcciones Superiores que empleaban a miles de obreros, en su mayoría prisioneros de guerra de naciones del Este, franceses, belgas y españoles, refugiados en el país vecino al concluir la guerra civil.

Casi siempre las fábricas eran requisadas por las autoridades germanas, si bien algunas veces eran contratadas para trabajar con la «O. T.». Con ello evitaban que sus obreros fueran deportados a Alemania, para incorporarse al Servicio Obligatorio y de la Reserva. El personal contratado percibía un salario que rondaba los 3.000 francos mensuales –el doble que un funcionario administrativo–, aunque el temor a los sabotajes en las obras indujo a las autoridades de la Organización a reducir la contratación de extranjeros.

La obra más impresionante de la «O. T.» fue sin duda el «Muro del Atlántico», pero otras edificaciones de enorme trascendencia en el curso del conflicto se debieron a su intervención: el cambio del sistema viario de todo el ferrocarril soviético, el «Südwall» o «Muro del Mediterráneo», la «Línea Gustavo» en Italia y el «Ostwall» o «Muro del Este» en Ucrania. Además, entre las competencias de la Organización se contaban las reparaciones de estaciones de ferrocarril, carreteras, centrales hidroeléctricas o cualquier obra pública dañada por los bombardeos aliados.

Cartel de la Organización en Bélgica


Obreros de la Organización «Todt» trabajan en el trazado de una carretera

Los norteamericanos descansan a las puertas de Roma

no a su hijo Umberto de Saboya.

■ **Birmania:** Concluye la batalla de Kohima con una aplastante victoria aliada. La 2 División británica completa las operaciones de limpieza en Aradura, al sur de la ciudad.

6 de junio

■ **Frente Oriental:** 104 fortalezas volantes y 42 cazas P-51 de la XV Fuerza Aérea estadounidense bombardean desde bases soviéticas el aeropuerto de Galati en Rumania.

■ **Francia:** En las primeras horas de la mañana los aliados desembarcan en la costa de Normandía, con lo que queda abierto un nuevo frente en Europa.

El desarrollo de las operaciones llevadas a cabo el «Día D» en Normandía serán objeto de tratamiento monográfico en el fascículo número 62 de este coleccionable.

Los cañones del Canal de la Mancha

Durante casi seis años Alemania y Gran Bretaña, enemigos en diversos frentes bélicos, convirtieron la frontera natural que separa sus territorios, las aguas del Canal de la Mancha, en una de las zonas más tenazmente defendidas del mundo. A uno y otro lado de la costa, gigantescos cañones, casamatas nutridas de piezas artilleras y una tupida telaraña de cobertura aérea, convirtieron el paso del Canal en el mítico camino hacia la victoria.

El presente reportaje pretende describir sucintamente los elementos defensivos con que contaron ambos bandos y que serían trascendentales en los dos momentos tal vez más decisivos de la contienda: en el verano y el otoño de 1940, en el transcurso de la batalla de Inglaterra, y en la primavera de 1944, en la preparación y asalto definitivo, el «Día D», por parte de los aliados sobre la costa atlántica francesa.

LA ARTILLERÍA PESADA DE DOVER

En tiempos de paz, apenas diez piezas protegían los acantilados de Dover, Inglaterra, repartidas en cinco baterías –Citadel, St. Martin, Langdon, Pier Turret y Breakwater–. De ahí que al estallar la guerra y ante la seria amenaza de invasión germana del Reino Unido, las autoridades militares británicas iniciaran una frenética búsqueda de los legendarios cañones pesados empleados en similares circunstancias a lo largo de la I Guerra Mundial.

La artillería ubicada en Dover se organizó en tres categorías: los encargados del bombardeo de la costa francesa; piezas móviles y de menor alcance, que debían batir a los buques enemigos y, si era preciso, las playas de desembarco, y, por último, cañones ligeros destinados a perturbar la navegación habitual germana por el Canal.

Ante la precariedad de medios defensivos se aprovecharon las baterías del viejo acorazado «King George V» y varios cañones ferroviarios –el HMG («His Majesty's Gun»: el cañón de Su Majestad) «Sceneshifter», veterano de 1918, y el HMG «Bochebuster»

LA SOLEDAD DE «WINNIE»

Bajo la impaciente mirada de Churchill fue instalado el primer cañón en St. Margaret's Golf Course, al servicio del Regimiento de Sitio de los Royal Marines. Sólidas plataformas de cemento, una estación de ferrocarril, varios puestos de observación y de mando, almacenes de munición y redes de transmisión componían el conjunto de edificiaciones de la nueva pieza, que fue apodada, en honor del primer ministro inglés, «Winnie».

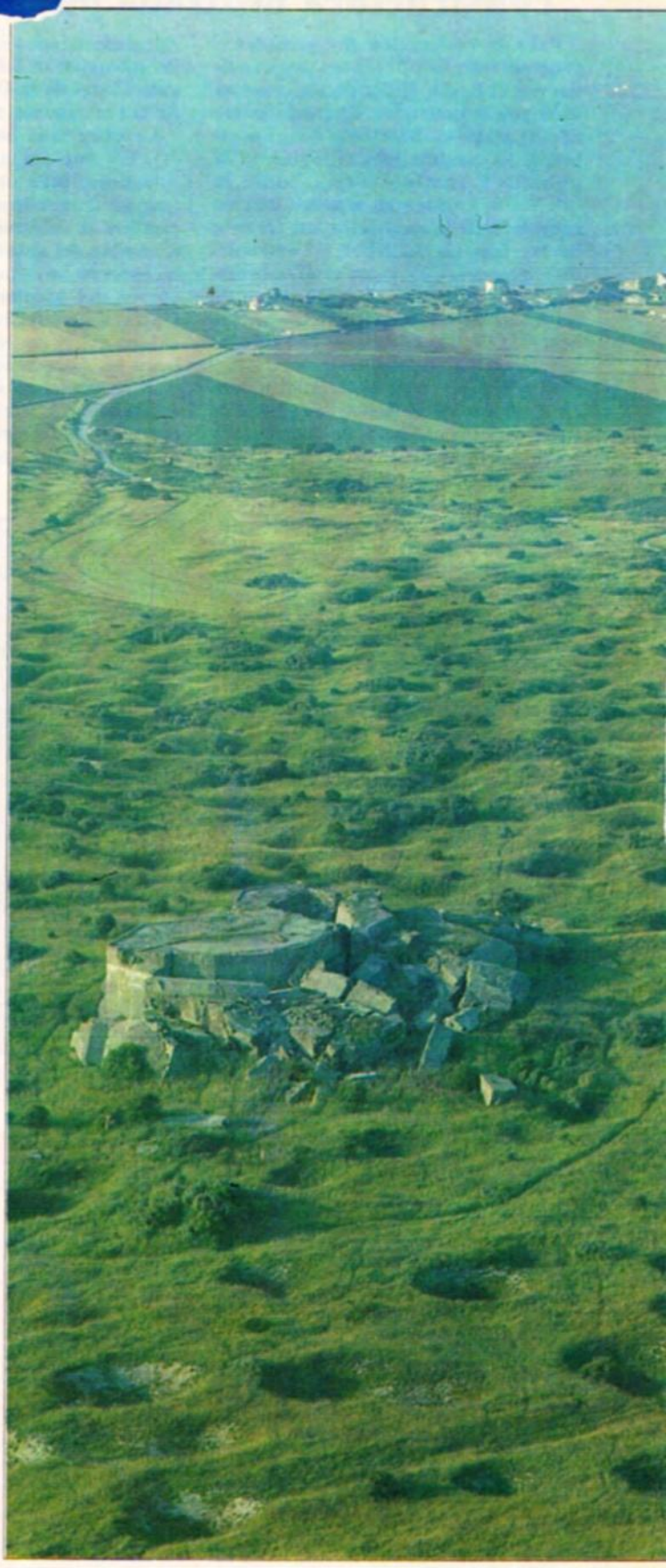
El 22 de agosto de 1940 entraba en acción bombardeando las baterías germanas que atacaban un convoy naval británico. Un observador aéreo en un Spitfire prestó apoyo a la corrección del tiro. A partir de entonces se sucedieron los intercambios de fuego entre ambas orillas.

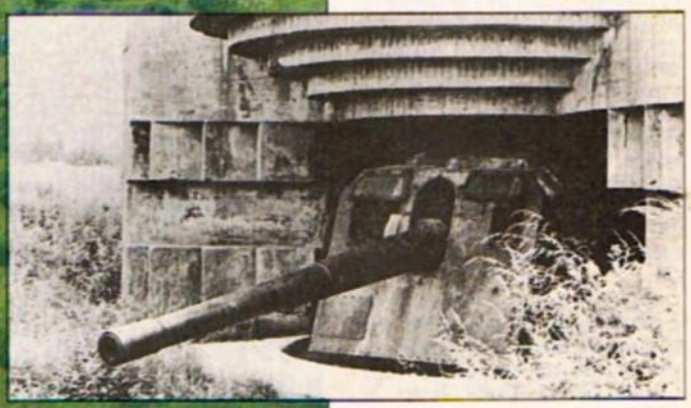
El 18 de septiembre el solitario «Winnie» recibió nuevos compañeros: el impresionante HMG «Bochebuster», cuatro baterías más de cañones sobre ferrocarriles y dos piezas de artillería canadiense.

A pesar de estos refuerzos, los alemanes mantenían una notable superioridad, pues disponían de más y mejores emplazamientos y abundante munición, por lo que bombardeaban a placer los convoyes aliados, ciudades de la costa inglesa y el despliegue artillero británicos.

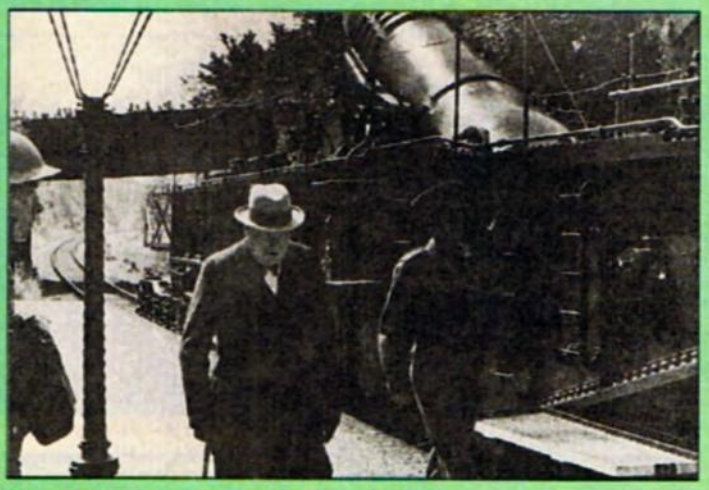
ACORAZADOS NAZIS CRUZAN EL CANAL

La mejor prueba del dominio germano lo constituyó el





Panorámica de la costa francesa, concretamente del área del paso de Calais, que permite observar los restos de bunkers y numerosos impactos provocados por los bombardeos, tal y como se hallan en la actualidad. Sobre ella, distintas edificaciones defensivas alemanas de la zona *(Fotos After the Battle)*



Churchill visita los cañones de largo alcance en Dover

El viejo cañón ferroviario inglés «HMG Sceneshifter»

paso del Canal realizado por los navíos «Scharnhorst», «Gniesenau» y «Prinz Eugen», que cruzaron el 12 de febrero de 1942 ante los acantilados de Dover sin ser avistados por sus enemigos.

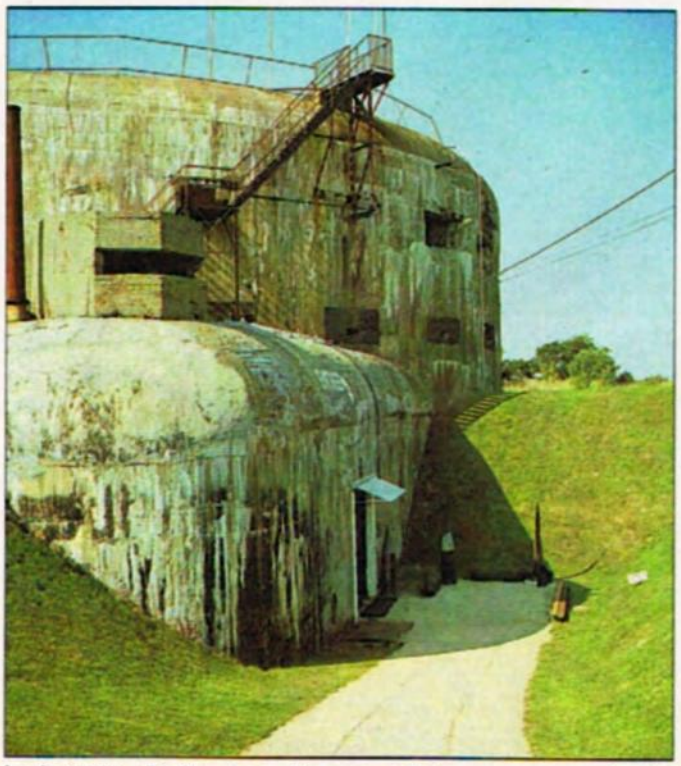
Un mes más tarde, ante las continuas quejas de la Royal Navy, fueron instaladas dos nuevas piezas de 15 pulgadas en Wanstone Farm. Se multiplicaron los bombardeos, sin que los efectos para los británicos resultaran más satisfactorios. Mientras hundían ocasionalmente algunos buques ligeros alemanes, éstos contestaban con devastadores ataques de contrabatería, que encendieron, incluso, las protestas de los habitantes de la comarca de Kent, quienes afirmaban que aquel intercambio inútil de disparos era culpa de sus propias piezas pesadas, por lo que solicitaron su inmediata retirada o su silencio, en tanto la situación permaneciera estabilizada.

Sin embargo, pronto la evolución de la guerra en sus distintos frentes cambió el panorama de la defensa del Canal. El III Reich, hasta la fecha atacante, pasaba a ser defensor, por lo que las baterías británicas adoptaron una actitud más agresiva.

Pero, paradójicamente, el último e inesperado enemigo de la artillería costera inglesa sería la RAF, al informar que los estampidos de las piezas dañaban sus sensibles aparatos de radar ubicados en la estación de Swingate, imprescindibles para dirigir a los bombarderos aliados hacia Alemania. En aquel curioso conflicto de intereses la RAF salió ganando, imponiéndose restricciones a la utilización de los maltrechos cañones.

LAS DEFENSAS DEL PASO DE CALAIS

La artillería pesada era parte de la tradición militar germana, por lo que cuando en el verano de 1940 se inició el traslado de piezas de gran calibre y alcance a la zona de Calais, en Francia, para dominar las aguas del Canal y prestar apoyo al desembarco en Inglaterra, nadie resultó sorprendido. Aprovechando las excelentes carreteras y vías férreas que llevaban a Calais y la orografía de aquellas costas, como el cabo de Gris Nez, que se eleva 150 metros sobre el mar, facilitaron la concentración de nada menos que nueve baterías entre Wimereux y Sangatte –distantes tan sólo diez kilómetros.



La batería «Todt», hoy día convertida en museo privado

Como se ha narrado anteriormente, Hitler ordena a finales de 1941 la construcción de la «Muralla del Atlántico», con el Paso de Calais como objetivo defensivo prioritario. La Organización Todt, no obstante, emprendió la ejecución de las obras en marzo de 1942. La directiva número 40 del führer, «Competencia de los comandantes en áreas costeras», asignaba la artillería costera al mando de la Marina de Guerra, y sólo los grandes cañones sobre raíles del interior pertenecían al Ejército. Esta división de medios no hizo sino empeorar las ya tirantes relaciones que existían entre ambos estamentos militares.

«LINDEMANN» Y «FREDERICH AUGUST»

Pese a todo, el Mando costero del Canal en el sector Calais-Boulogne, del almirante Rieve, continuó organizando sus cuatro batallones navales: el 204 ocupaba tres baterías en Ostende y Calais; el 244, con sede en Fort Lapin, tenía seis baterías fijas y tres sobre raíles, además de la imponente batería «Lindeman», en Sangatte, con sus cañones de 406 mm.; el 242 estaba asentado en el promontorio del cabo Gris Nez, y de allí a Boulogne la responsabilidad era del 240, con tres soberbias piezas de 305 mm., que componían la batería «Frederich August». En total sumaban 73 cañones, montados en 24 posiciones.

Pieza pesada británica sobre raíles abriendo fuego

Los servidores de una batería costera en Dover en plena tarea

La batería «Lindemann», situada en la cresta de Noires Mottes, un kilómetro al suroeste de Sangatte, tenía tres cañones de 406 mm. —«Anton», «Bruno» y «César»— y junto a cada uno se edificó un almacén para 250 proyectiles y 100 cargas de pólvora. El espesor de los techos de sus casamatas era de 2,25 metros de hormigón reforzado, y su interior albergaba a los 81 artilleros que servían la pieza. El conjunto de la batería comprendía puestos de mando, acuartelamientos, un hospital con 38 camas y dos depósitos de agua. Todas las instalaciones eran a prueba de gases y tenían aire acondicionado, estaban protegidos por campos minados, fosos y obstáculos anticarro, alambradas, 18 ametralladoras y 18 cañones antiaéreos, nueve de ellos pesados.

A menor escala, todas las baterías eran similares, salvo la «Grosser Kurfurst», que al tener montadas sus piezas sobre torres blindadas de acorazados, en vez de un «bunker» de hormigón, podía abrir fuego en los 360 grados.

Los germanos realizaron un total de 2.450 disparos durante los primeros quince meses de servicio, pese a los vanos intentos de la aviación y la artillería británicas por inutilizarlos.

LA RETIRADA Y EL ABANDONO

Tras el desembarco de Normandía, el 6 de junio de 1944, ambos bandos reservaron sus fuerzas; pero cuando en septiembre el avance aliado hacia el Norte obligó a la Wehrmacht a evacuar Boulogne, para cubrir su retirada por mar, sus piezas bombardearon los cañones de costa ingleses. En el mortífero intercambio artillero, la batería de Wanstone averió a «Bruno», una de las piezas de la «Lindemann», mientras el preciso bombardeo alemán destrozaba numerosos elementos del despliegue adversario.

Actual estado en que se conserva la batería «Lindemann»

El XXI Grupo de Ejércitos de Montgomery asignó la tarea de limpiar el paso de Calais al I Ejército canadiense del teniente general Crerar.

El 17 de septiembre de 1944 atacaba las posiciones alemanas la 7 Brigada de Infantería canadiense, con un regimiento acorazado y dos de artillería como apoyo. Desde Inglaterra, la batería de Wanstone, «Winnie» y «Pooh», bombardeaban a la «Lindemann». Sin embargo, tanto sus defensores como los del cabo Gris Nez repelieron el asalto. Como prueba de la pericia de los ingenieros germanos sirva el dato de las 5.600 bombas de alto contenido explosivo que apenas causaron daños a la «Lindemann».

No obstante, la ofensiva tuvo un efecto psicológico y la resistencia que la 8 Brigada canadiense encontró el día 25 fue menos tenaz. Los 285 supervivientes de la batería se rindieron. El día 29, ante la batería «Todt», en Haringzelles, los carros lanzallamas de la 79 División Acorazada británica resultaron decisivos. Prácticamente a la misma hora, en Cran-aux Oeufs, la batería «M-3» combatía hasta que murió su último defensor.

Así, uno a uno, los tremendos cañones que abrasaron las costas del Canal fueron callando y el silencio dejó paso al abandono.

RUINAS, MUSEOS Y ESTERCOLEROS

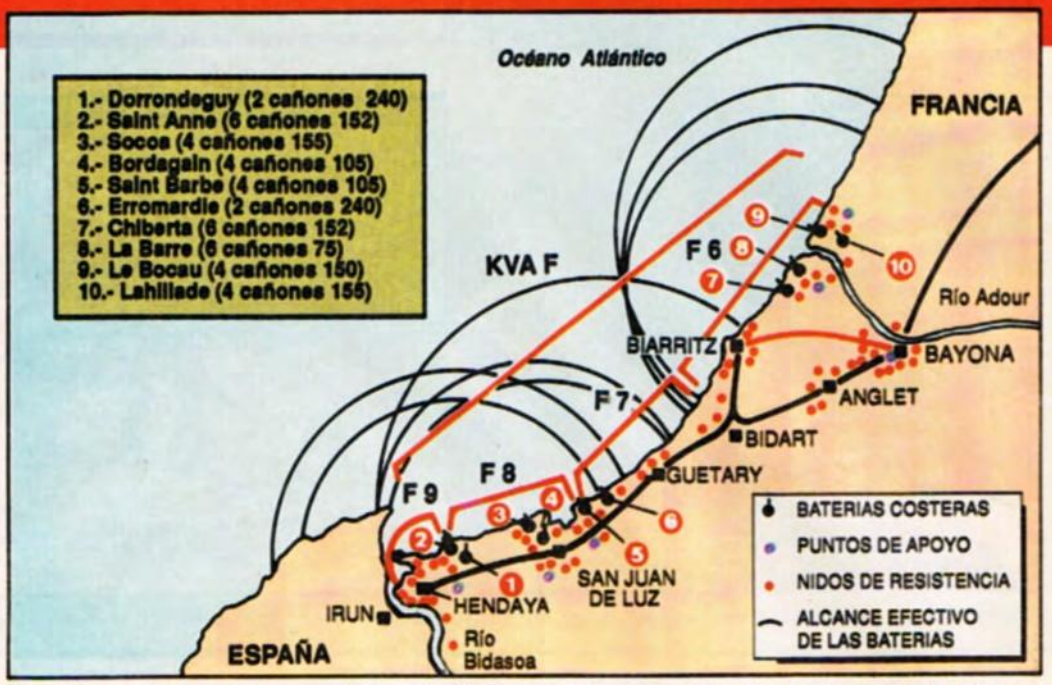
Hoy día, en la costa francesa pueden aún encontrarse numerosos restos de las defensas alemanas, a pesar de que los ingenieros aliados emplearon los «bunker» de hormigón para efectuar pruebas con sus cargas de demolición. Volaron las piezas de la «Frederich August», «La Tresorerie», «La Grosser Kurfurst» y «Bruno», de la «Lindemann». «Anton» sirve actualmente de vertedero de basuras, y «Todt», con mejor suerte, es un museo particular desde 1971.

En Inglaterra, por contra, apenas queda rastro de las enormes piezas que defendieron el Canal. Salvo alguna pieza corroída, las demás fueron desmanteladas al concluir la contienda.

Cabe señalar, por último, que el sufrido pueblo de Dover recibió de las tropas canadienses la bandera blanca que ondeó en la batería «Todt» al producirse su rendición y la enseña de combate de la Gris Nez. Ambos botines de guerra se conservan en el museo local de la ciudad y en el paseo marítimo se exhibe, a modo de estatua, una sección de la casamata «César», de la batería «Lindemann».

Las fortificaciones alemanas del golfo de Vizcaya

«La Muralla» junto a España



Posición en la que se encontraban las baterías germanas situadas en el golfo de Vizcaya

Bunker en ruinas actualmente, en Hendaya

Bunker de observación alemán en Biarritz

Entrada a la torre de observación de Bayona, «Barbara»

Con el fin de rechazar la inminente invasión aliada en cualquier punto de la costa atlántica europea, la febril actividad constructora germana llenó de grises casamatas y ciclópeos bunkers la vecina región vasco-francesa.

El interés geoestratégico de la zona residía indudablemente en la proximidad a la frontera española y la existencia de dos importantes puertos, los de San Juan de Luz y Bayona. La bahía de San Juan de Luz podía constituir un formidable fondeadero para buques de grandes dimensiones. El puerto de Bayona, por su parte, aunque no tenía calado suficiente, por su situación era fácilmente defendible de una agresión exterior.

Junto a estos argumentos, la hipótesis de un desembarco anglo-americano en la Península Ibérica o en el litoral del golfo de Gascogne nunca sería totalmente descartada por el Alto Mando alemán. El propio Churchill se mostró partidario de intentar el asalto en el golfo de Vizcaya antes que en las costas mediterráneas francesas, opción apoyada en principio por el Estado Mayor estadounidense. Por todo ello, el Ejército de ocupación alemán tuvo siempre un particular interés por la defensa del departamento de los Bajos Pirineos.

Hoy día, la inmensa mayoría de estos olvidados fortines han resistido el paso del tiempo, por lo que presentan un aspecto muy similar al de los días de la guerra. Su muda presencia es el mejor testimonio que nos queda de la proximidad de la contienda en nuestras fronteras, aunque a la postre las acciones bélicas vividas en este escenario resultaran de escasa importancia en el conjunto de las operaciones. Nuestros enviados especiales han recorrido estas solitarias ruinas en un intento de aproximar la realidad del conflicto a los lectores españoles.

LOS ALEMANES EN LA FRONTERA ESPAÑOLA

Sólo cinco días después de firmarse el armisticio en el bosque de Compiègne, a las afueras de París, la Primera División de Infantería de la Wehrmacht alcanza el puesto fronterizo de Hendaya-Fuenterrabía. El Cuartel General del XXXI Cuerpo de Ejército, al que pertenece la unidad, se instala en el lujoso Hotel du Palais, en Biarritz, mientras el VII Ejército lo hace en Burdeos.

Inmediatamente se inician las obras de fortificación, a cargo del 286 Grupo de Artillería de la Marina germana, que instala tres baterías –con cañones franceses capturados– en los accesos de los puertos de San Juan de Luz y Bayona. Construidas por prisioneros coloniales galos del «Stalag n.° 222», constituyen el embrión de lo que será «la Muralla del Atlántico» en el país vasco-francés.

A principios del año 1941 es emplazada una nueva batería en la carretera de Socoa a Hendaya, mientras dos «Eisenbahn-Artillerie-Abteilung» –grupo de artillería sobre railes– son instaladas en Erromardie, cerca de San Juan de Luz.

Estos movimientos no pasaron desapercibidos para los aliados, por lo que en abril del año siguiente las opera-

Nuestros enviados especiales junto a la impresionante «Barbara», la torre que hoy sigue presidiendo la desembocadura del Adour

ciones de bombardeo contra los puntos neurálgicos de la defensa enemiga se extenderán a la zona en cuestión. El día 5, un avión torpedero británico ataca Bidart, y el 28 de julio, un «Sunderland» es derribado por las baterías germanas que protegen la desembocadura del río Adour.

COSACOS, UCRANIANOS E HINDUES

En el mes de agosto las obras de fortificación se reanudan, pero esta vez bajo la supervisión de la Organización Todt. Tres baterías pesadas y dos móviles son emplazadas entre Minizan y Hendaya, creándose el «Heeres-Küsten-Artillerie-Abteilung n.° 753» –Artillería Costera de la Reserva General–. Las instalaciones son de tal envergadura que la subprefectura de la O. T. de Bayona decreta el empleo de toda la mano de obra local para trabajar en ella.

Como complemento, en mayo de 1943 se estructura la defensa terrestre de todo el departamento de los Bajos Pirineos. Establecen dos semicírculos de ocho kilómetros alrededor de los puertos de Bayona y San Juan de Luz, con numerosos nidos armados en las principales líneas de comunicaciones, con el fin de obstaculizar el avance de las tropas enemigas en caso de desembarco.

Tras el fracaso del asalto en Dieppe, el OKW envía nuevas fuerzas al sur de Francia, además de acelerarse el ritmo en los trabajos de fortificación. En febrero llega a la zona la 344 División de Infantería, dos batallones de cosacos, el 624 y el 625, dos regimientos de voluntarios ucranianos de las Waffen-SS y un regimiento de la legión hindú «Freies India».

El 9 de febrero de 1944, el mariscal Erwing Rommel realiza una visita relámpago a las defensas costeras del Golfo de Vizcaya inspeccionando la gran mayoría de los puntos fortificados de la zona. La llegada de una alta personalidad del Reich supuso que se reforzara la vigilancia, máxime cuando los actos de sabotaje y los atentados contra las tropas de ocupación se habían recrudecido notablemente.

La organización de la defensa en las playas debió parecerle insuficiente a Rommel, pues impartió instrucciones para incrementar el número de campos minados, instalar obstáculos suplementarios en las posibles áreas de desembarco y crear nuevos nidos armados. Tres días después de la visita, la «Feldkommandatur» –Comandancia Local– decretó el reclutamiento obligatorio de toda la población masculina de dieciséis a sesenta años con el fin de concluir todas las obras proyectadas. Pero los atentados producidos en la línea férrea París-Hendaya dificultaron en gran medida dichos trabajos.

EDIFICACIONES EN COMPLETO ABANDONO

El 27 de marzo, el 466 Grupo de Bombardeo de la USAAF, compuesto por 49 bombarderos «Liberator», ataca la estación de tren de Biarritz y el aeródromo de la Luftwaffe en Parme. Las 52 toneladas de bombas incendiarias y las 78 de fragmentación lanzadas causan más de un centenar de muertos entre la población civil, dañando gravemente los dos objetivos mencionados. Se trata de la única acción bélica desarrollada en la zona hasta que el 22 de agosto de 1944 la última unidad alemana con guarnición en el país vasco-francés evacuó Biarritz para dirigirse al frente normando.

Hoy día, gran parte de las construcciones defensivas edificadas por las tropas germanas permanecen en pie en estado de absoluto abandono. Desde Hendaya hasta Bayona, una tupida telaraña de casamatas y bunkers testimonia la realidad de una contienda librada a escasos kilómetros de territorio español. «Bárbara», la batería principal de la zona, ubicada en la desembocadura del río Adour, una inmensa mole de hormigón de casi cincuenta años de edad, semienterrada en las finas arenas de la costa del golfo de Vizcaya, vigila desde su atalaya la pacífica faena de los pesqueros.

K

Keyes, Geoffrey

Teniente coronel británico (1917-1941)

Miembro del Grupo de Comandos del general Laycock, participó en diversas operaciones en Siria y en la campaña de Creta, antes de ser seleccionado para dirigir la peligrosa misión de asaltar el cuartel general de Rommel, en Libia, con el fin de asesinar al «zorro del desierto».

El 17 de noviembre de 1941, Keyes y los hombres que integraban su comando fueron desembarcados por un submarino cerca de Appolonia, iniciando inmediatamente la aproximación a su objetivo. El plan resultó un fracaso por basarse en una errónea información, ya que Rommel no se encontraba en el cuartel. En el ataque fallecieron la práctica totalidad de los miembros del comando, incluido el propio Keyes, que sería condecorado con la Cruz Victoria a título póstumo por la acción.

Khruschev, Nikita

Comisario político soviético (1894-1971)

Este personaje, cuya significación rebasa evidentemente los días de la guerra, ejerció el cargo de comisario político en diversos frentes durante la contienda. Su principal misión consistía en asegurar el cumplimiento de las órdenes directas de Stalin.

En 1941 es enviado al frente sudoccidental del mariscal Budionny, siendo testigo en el mes de junio de la captura de grandes contingentes de tropas soviéticas, ante el imparable avance de las fuerzas del III Reich.

Khruschev recibió indicaciones estrictas para evitar la ocupación por los alemanes de las instalaciones industriales. Todo aquello que no pudo ser desmantelado fue destruido, como en el caso de la presa del río Dnieper, quedando paralizada la actividad industrial en Ucrania.

Tras de Budionny y Timoshenko, su sucesor, Yeremenko, mantuvo una cordial relación con Khruschev, que se prolongaría una vez concluida la guerra.

En 1944 sirve en el I Frente Ucraniano, colaborando en la reestructuración de la dirección del Partido Comunista en dicha República soviética.

Ascendido a teniente general, se convierte en cercano colaborador de Stalin en los días de la posguerra. Muerto el dictador soviético, y tras entablar una dura lucha por el poder con el grupo integrado por Molotov, Kaganovich y Malenkov, es nombrado jefe del Gobierno en marzo de 1958.

En el XX Congreso del PCUS arremete contra su antecesor, criticando los excesos cometidos durante su mandato.

Depuesto en 1964, vivió alejado de los centros de poder hasta su muerte, acaecida el 11 de septiembre de 1971, a causa de una crisis cardiaca.

Kido, Koicho

Asesor japonés del Emperador (1886-1977)

Uno de los más íntimos colaboradores del Emperador nipón Hiro-Hito durante toda la guerra. A principios de 1944, plenamente convencido de que Japón ha perdido la contienda, inicia una serie de contactos con importantes personalidades políticas de su país, con vistas a forzar al Gobierno a la negociación de la paz.

Tras el cese del primer ministro Tojo, en julio de 1944 y, posteriormente, en abril de 1945, de su sucesor, Koiso, Kido influirá de forma decisiva en el nombramiento al frente del Ejecutivo de Suzuki, firme defensor de la «línea pacifista».

Kido trataría, en vano, que el «status» divino del Emperador no se viera afectado en los términos de la rendición impuestos por los aliados.

Al acabar la guerra fue juzgado y sentenciado a cadena perpetua.

Kimmel, Husband

Almirante estadounidense (1882-1968)

Nombrado inesperadamente comandante en jefe de la Flota norteamericana del Pacífico, el 1 de febrero de 1941 recibió sucesivos avisos de Washington sobre la posibilidad de una agresión nipona a sus unidades. Pese a no ser debidamente informado de la gravedad de la situación, lo cierto es que Kimmel no coordinó su mando con el general Short, comandante militar de Pearl Harbour.

Como responsable máximo de la zona, fue destituido de su

Kesselring, Albretch

Mariscal de campo alemán (1885-1960)

Considerado por los expertos como uno de los talentos militares más sobresalientes de la II Guerra Mundial. Era, al igual que Halder y Jodl, oficial bávaro de artillería, hasta que es trasladado en 1933 a la recién creada Fuerza Aérea alemana.

Comandante de Flota Aérea durante las campañas de Polonia y Bélgica, en 1939 y 1940, y jefe de la Luftflotte II en la batalla de Inglaterra, pronto destaca como mando enérgico y extremadamente eficaz. Encargado personalmente por Goering de dirigir la ofensiva de bombardeos sobre Londres, dos «raids» diurnos contra la capital británica, saldados con la pérdida de numerosos aviones, obligarán a posponer indefinidamente la operación «León Marino».

En 1941, Kesselring es enviado a Italia en calidad de comandante en jefe del frente Sur, repartiéndose con Rommel la dirección de la campaña del norte de Africa. Desde Roma, donde instala su cuartel general, reclama constantemente más aviones para reforzar la cobertura aérea del Eje en el Mediterráneo.

Pero será, sin duda, a lo largo de la campaña de Italia, cuando Kesselring demuestre su brillantez, al establecer un plan defensivo de la península

cargo, tras producirse el ataque nipón a la base naval norteamericana, en diciembre de 1941. Solicitó el retiro voluntario, no tomando parte en ninguna operación en la contienda.

King, Ernest J.

Almirante estadounidense (1878-1956)

Uno de los grandes estrategas de la guerra. Cuando su país entra en el conflicto, es nombrado comandante en jefe de las Fuerzas Navales de los Estados Unidos, asumiendo en marzo de 1942 la jefatura de Operaciones Navales, responsabilidad equivalente a la de jefe del Estado Mayor de la Armada.

Como miembro de la Junta de Jefes de Estado Mayor, King siempre sostuvo que la guerra se resolvería en el escenario europeo, logrando convencer al presidente Roosevelt para que se dedicaran a dicho frente los mayores esfuerzos, tanto de planificación, como de medios.

Si bien King permaneció en su oficina de Washington en los días de la contienda, es recordado como el artífice de la victoria naval norteamericana en el Pacífico por su vital labor en la dirección del mando operativo.

King, William Mac Kenzie

Primer ministro canadiense (1874-1950)

El líder del Partido Liberal de Canadá dirigió los destinos de su país durante toda la guerra. Elegido por amplia mayoría en las elecciones de 1940, entre los puntos de su campaña se hallaba la entrada gradual en el conflicto.

En abril de 1942 se inicia el reclutamiento forzoso entre la población canadiense –hasta esta fecha, los numerosos voluntarios que se alistaron para combatir lo hicieron integrados en unidades británicas.

Facilitó los encuentros entre Roosevelt y Churchill, siendo el anfitrión de las dos conferencias aliadas de Quebec, en agosto de 1943 y septiembre de 1944.

A finales del año 44 hubo de hacer frente a una crisis gubernamental abierta por el creciente número de bajas canadienses producidas en el frente europeo. La difícil situación se saldó con la obligada renuncia del ministro de Defensa.

Kinkaid, Thomas

Almirante estadounidense (1888-1972)

Comandante de la «Task Force 16» –Fuerza de Tarea–, al mando de los portaaviones «Enterprise» y «Hornet», interviene en la batalla de isla Santa Cruz, aguas cercanas a Guadalcanal. Pese a que tácticamente el combate fue favorable a los japoneses y el propio «Hornet» fue hundido, las bajas infringidas al enemigo fueron numerosas y, lo que es más importante, muy costosas de reponer.

Posteriormente, es nombrado comandante de la «Task Force 67», integrada por un escuadrón de cruceros. Su principal misión será interceptar el aprovisionamiento nipón de las islas Salomon, a través del «Tokio Express».

Tras diversos éxitos como comandante de la Fuerza Norte en la campaña de las Aleutianas, recibe el mando de la VII Flota, compuesta por cargueros armados y portaaviones reconvertidos. Con estos improvisados medios transporta al VI Ejército norteamericano hasta el golfo de Leyte, en Filipinas, en octubre de 1944. En dicha misión fue atacado por los poderosos cruceros del vicealmirante Kurita, demostrando Kinkaid su enérgica capacidad de reacción, al poner en el aire a toda su fuerza aeronaval, con lo que logró rechazar la agresión japonesa y obligar a Kurita a retirarse.

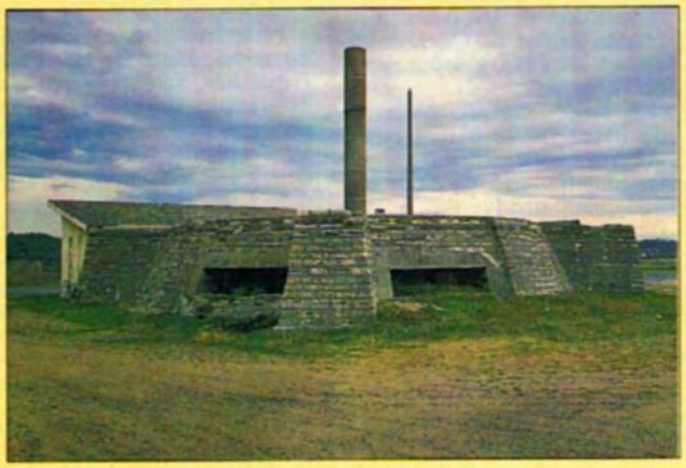
que convirtió el avance aliado en una lenta y dolorosa sangría de hombres y material.

En marzo de 1945 se traslada a Alemania para reemplazar al mariscal Rundstedt en el cargo de comandante en jefe de los Grupos de Ejército del Oeste. Negoció de manera eventual la rendición con las autoridades militares aliadas, aunque permaneció leal a Hitler hasta que fue informado de su muerte.

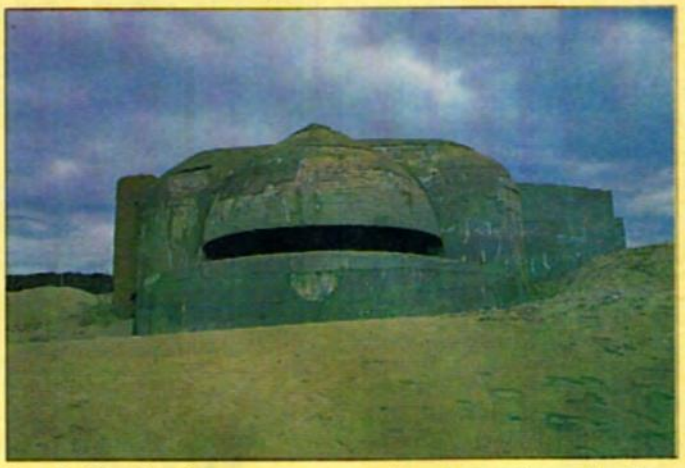
A la izquierda, en el banquillo de los acusados durante el juicio de Venecia en 1947. Sobre estas líneas, en el frente italiano

Encarcelado en Italia, fue acusado de crímenes de guerra y sentenciado a muerte, pena que le sería conmutada por la reclusión perpetua. En 1952, a causa de su mal estado de salud, fue liberado.

La compleja arquitectura militar germana

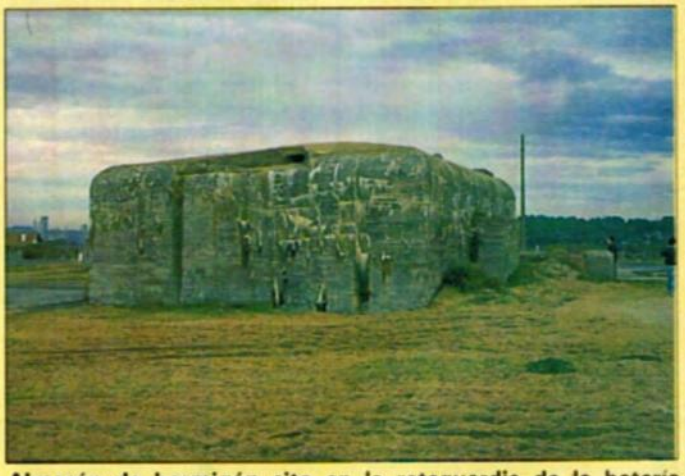


Típico bunker defensivo de hormigón reforzado con piedra



Instalación de pieza costera para la primera línea de playa

Puesto de observación de una batería pesada costera



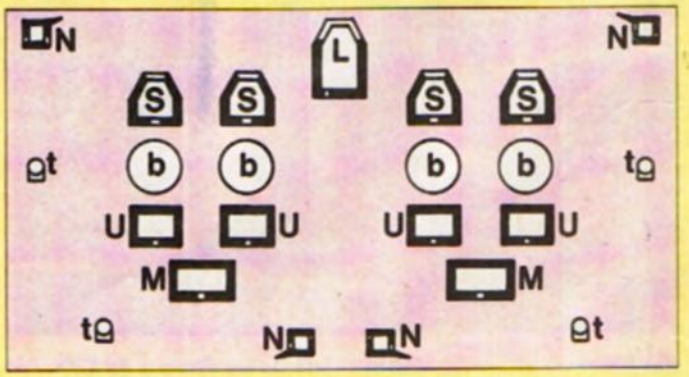
Almacén de hormigón sito en la retaguardia de la batería

La increíble diversidad de las construcciones defensivas costeras se debió sin duda a las múltiples necesidades que a lo largo del conflicto se le presentaron al Ejército alemán. Tanto la Wehrmacht, como la Luftwaffe y la Kriegsmarine, edificaron bunkers y casamatas de hormigón, pero siguiendo por proyectos diferentes.

A grandes rasgos, los blocaos correspondían a seis tipos determinados: «Schartenstand» –puesto de combate–, «Unterstand» –puesto para abrigo de hombres y municiones–, «Gefechtstand» –puesto de mando–, «Beobachungstand» –puesto de observación–, «Nachrichtenstand» –puesto de transmisiones– y, por último, el «Versorgungstand» –puesto de logística.

Al margen de los mencionados, existían pequeños puntos fortificados, normalmente armados con un cañón ligero o una ametralladora. Estos bunkers recibieron el nombre de «Tobruks», por haberse empleado en el frente africano por vez primera.

La nomenclatura era en extremo complicada: todas las construcciones tenían un número de serie que correspondía a una tipología determinada. Así, por ejemplo, los números inferiores al 600 identificaban la casamata «standar», según el modelo ideado para la Línea Sigfrido. Los superiores al 600 eran diseño exclusivo de la «Muralla del Atlántico» y la letra «M» y «L», que precedían al numeral, indicaban su pertenencia a la Marina y a la Aviación.



Distribución de las instalaciones de una batería costera:
L.–Puesto de control
S.–Emplazamientos cubiertos de las piezas
B.–Emplazamientos abiertos de piezas antiaéreas
U.–Refugios para la dotación de la batería
M.–Almacenes de municiones
N.–Defensas cerradas
T.–Bunkers «Tobruk»

Editado por PRENSA ESPAÑOLA, S. A., en colaboración con Europa Press Reportajes – D. L. M.-1463-1989